

Un symposium sur les transports dans l'Arctique et le Moyen-Nord

Jean Cermakian

Volume 12, Number 27, 1968

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/020836ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/020836ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Cermakian, J. (1968). Un symposium sur les transports dans l'Arctique et le Moyen-Nord. *Cahiers de géographie du Québec*, 12(27), 457–458.
<https://doi.org/10.7202/020836ar>

Un symposium sur les transports dans l'Arctique et le Moyen-Nord

Ce symposium, qui s'est tenu à l'hôtel Bonaventure de Montréal, du 5 au 7 mars 1969, fut à bien des égards fort décevant. Tout d'abord, on aurait pensé que l'Institut arctique d'Amérique du nord, organisation scientifique de très haut prestige international, qui avait organisé cette conférence, se serait efforcé d'établir autour de ce thème une vraie rencontre *scientifique*. En effet, le but officiel du symposium, selon les organisateurs, était « to exchange experience and opinions among industrial and government experts on the transportation problems that affect the development of northern resources, with a view to the solution of those problems ». Or, à bien des égards, ce but n'a pas été atteint, et on avait l'impression que là n'était pas vraiment le but de la conférence.

Tout d'abord, un coup d'œil sur la liste des quelque 400 participants au symposium révélait une absence quasi totale (ce qui est assez grave) des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux et du monde universitaire. Pour une conférence qui se voulait intéressée à l'aspect ressources des régions nordiques, on remarquait également une absence regrettable des représentants des parcs nationaux et provinciaux, comme si la préservation des sites naturels, de la faune et de la flore dans le Moyen-Nord et dans l'Arctique dépassait les limites de l'absurde! Par contre, les représentants de la finance, des banques, des grandes administrations fédérales américaine et canadienne, des grandes compagnies pétrolières et des sociétés de construction de matériel de transport, sans compter les compagnies de transport qui travaillent dans le Nord, représentaient la quasi-totalité des participants.

Certes, le symposium fut intéressant par la haute qualité de certains des exposés, notamment celui du D^r O. M. Solandt, président du Conseil des sciences du Canada, sur les problèmes de transport dans le Nord canadien et les possibilités de recherche dans ce domaine, et celui du professeur Trevor Lloyd sur les régions nordiques aujourd'hui, vaste tableau géographique fort intéressant et fort bien documenté. Les deux autres exposés généraux traitaient du potentiel du marché mondial pour les ressources du Nord et du problème des investissements dans le développement du Nord. Là encore, les auteurs de ces exposés étaient très bien documentés sur leurs sujets respectifs, mais ils ne voyaient le problème du développement des régions nordiques qu'en termes de profits et de coûts comparatifs, au détriment de toute autre considération.

Deuxième facteur de déception: on avait l'impression que les discussions et les communications tournaient autour d'un thème central: comment exploiter au moindre coût possible les nouveaux gisements pétrolifères de Prudhoe Bay en Alaska et les éventuels gisements de l'Arctique canadien? Il ne s'agissait donc pas, au fond, d'un symposium scientifique sur les problèmes de transport dans le Nord, mais bien plus d'une série de séances d'information sur la technologie actuelle des transports et son application à la minimisation des coûts de commercialisation des produits minéraux nordiques!

Troisièmement, cette impression était renforcée du fait que des deux séances de discussion, une seule était consacrée aux transports, l'autre étant consacrée uniquement aux ressources minérales du Nord et à leur exploitation. Plutôt que de présenter des communications d'une dizaine de minutes chacune, on aurait mieux fait de présenter des communications un peu plus longues sur chacun des sujets portant sur le transport et traités dans l'une des séances de discussion.

Enfin, même dans la séance de discussion consacrée aux transports, on avait l'impression que certains (notamment les représentants du fret aérien, de l'*bovercraft* et des industries aéronautiques) y étaient venus pour « vendre leur produit », d'autres (notamment les représentants de l'industrie des oléoducs et gazoducs)

présentant des communications d'une teneur beaucoup trop technique pour les neuf-dixièmes des participants au symposium. Enfin, même dans les rapports les plus intéressants (notamment ceux concernant le transport par voie d'eau, le transport maritime et les chemins de fer), on pouvait remarquer une certaine hésitation de la part des conférenciers à préciser leur pensée sur la question des coûts comparatifs et de la rentabilité.

Faut-il déplorer, avec le colonel Churchill, président du symposium, le peu d'intérêt que porte la jeunesse à ces questions? Certainement, si l'on en juge de la composition des participants et des orateurs. Mais comment peut-il en être autrement dans un symposium dont la nature même tendrait à décourager les jeunes chercheurs à s'engager dans cette voie? À notre question, posée à la fin du symposium au brigadier H. W. Love, directeur exécutif de l'Institut arctique, de savoir pourquoi l'Institut n'avait justement pas plus encouragé la participation des universitaires et autres chercheurs, celui-ci répondit froidement: « Nous sommes venus ici, nous les représentants des gouvernements et de l'industrie, pour discuter de *problèmes pratiques* qui se posent à l'exploitation des ressources du Nord ». Il semblait sous-entendre: « Nous ne voyons pas en quoi les universitaires ont affaire ici, vu que les problèmes pratiques les intéressent peu. »

Il est vraiment très regrettable de constater qu'une organisation dont l'objectif principal est la recherche scientifique dans les régions arctiques fasse si peu de cas du rôle des chercheurs dans un domaine jusqu'ici peu étudié. L'Institut doit publier d'ici quelque mois le compte rendu de ce symposium. Nous nous réservons le droit de critiquer sévèrement cette publication lors de sa parution, pour des raisons qui ne seront que trop évidentes d'après les lignes qui précèdent.

Enfin, un détail: on pourrait reprocher aux organisateurs du symposium d'avoir été assez réticents en matière de bilinguisme: il y avait certes de la traduction simultanée en français et, malgré des conditions techniques assez défavorables, les interprètes ont fait de leur mieux pour respecter les textes et les discussions des orateurs. Mais ni le programme ni les documents de travail n'étaient traduits en français, alors qu'une partie des textes au moins provenaient du gouvernement canadien et de sociétés de la Couronne . . .

Jean CERMAKIAN,
Institut de géographie,
université Laval.
